

#2

**PRIORITY  
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



REC'D - 8 SEP 2004	
WIPO	PCT

10/533263

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Gebrauchsmusteranmeldung**

**Aktenzeichen:** 203 12 401.4

**Anmeldetag:** 7. August 2003

**Anmelder/Inhaber:** KUKA Schweissanlagen GmbH, 86165 Augsburg/DE

**Bezeichnung:** Spanneinrichtung

**IPC:** B 23 Q, B 23 K

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Gebrauchsmusteranmeldung.

München, den 16. Juli 2004  
**Deutsches Patent- und Markenamt**  
**Der Präsident**

Im Auftrag

  
Letang

Anmelder: KUKA Schweissanlagen GmbH  
Herrn Ullmer  
Blücherstraße 144  
86165 Augsburg

Vertreter: Patentanwälte  
Dipl.-Ing. H.-D. Ernicke  
Dipl.-Ing. Klaus Ernicke  
Schwibbogenplatz 2b  
86153 Augsburg / DE

Datum: 07.08.2003

Akte: 772-1009 er/he

## BESCHREIBUNG

### Spanneinrichtung

5 Die Erfindung betrifft eine Spanneinrichtung für Bauteile, insbesondere Karosseriebauteile, mit den Merkmalen im Oberbegriff des Hauptanspruchs.

10 In der Praxis des Karosserierohbaus ist es bekannt und üblich, in sogenannten Framingstationen oder auch in nachfolgenden Ausschweißstationen die Karosseriebauteile mittels Spannrahmen zu spannen. Diese Spannrahmen bestehen aus einem massiven Rahmengestell, an dem eine Vielzahl von Einzelspannern an den benötigten Stellen angeordnet sind.  
15 Mit diesen Einzelspannern können mehrere Bauteile zusammengespannt werden, wobei ein für die Schweißverbindung benötigter Bauteilflansch und eine andere Bauteil-Spannkontur gebildet wird. Ein derartiger Spannrahmen in Verbindung mit einer konventionellen  
20 Zustellvorrichtung ist z. B. aus der DE 38 28 267 A1 bekannt. Aus der EP 0 760 770 B1 ist es ferner bekannt, derartige Spannrahmen auch mittels Robotern zu handhaben und an die Fahrzeugkarosserie zuzustellen.

25 Im Vorrichtungsbau werden stationäre Spanneinrichtungen eingesetzt, die aus einer Vielzahl von Einzelspannern bestehen, in die die Bauteile eingelegt werden. Eine derartige Spanneinrichtung ist zum Beispiel aus der DE 201 03 412 U1 bekannt.

30 Der Einsatz von Einzelspannern bei den bekannten Spanneinrichtungen hat verschiedene Nachteile. Durch ihre Baugröße können die Einzelspanner nur in größeren Abständen angeordnet werden, was für manche Spannaufgaben  
35 zu Problemen führt. Andererseits kann es beim üblicherweise zeitversetzten Schließen der Einzelspanner und der punktuellen Spannwirkung zu Verformungen an den

Bauteilen kommen. Schließlich müssen beim Nahtschweißen mittels Laserstrahl die Spanner nacheinander geöffnet und dann wieder geschlossen werden, um einen hindernisfreien Umlauf des Laserstrahls zu ermöglichen. Dies kann wegen  
5 der großen Spannerabstände ebenfalls lokal zu Spannproblemen führen, insbesondere wenn der Bauteilflansch sich öffnet und dadurch unerwünschte oder zu große Spalte zwischen den Bauteilen entstehen. Besondere Probleme ergeben sich beim Spannen von  
10 Bauteilflanschen an Karosserieöffnung, z.B. Tür- oder Fensteröffnungen. Die Einzelspanner werden aus den vorgenannten Gründen den Spannaufgaben häufig nicht in befriedigender Weise gerecht. Zudem behindern sie durch ihren hohen Platzbedarf den Zugang für Bearbeitungsgeräte,  
15 z.B. Schweißroboter etc.. Insgesamt haften den mit Einzelspannern bestückten Spanneinrichtungen die Nachteile des hohen Platzbedarfs und Gewichts, des großen Montage- und Abstimmungsaufwands und des entsprechend hohen Preises an.

20 Es ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine bessere Spanntechnik aufzuzeigen.

Die Erfindung löst diese Aufgabe mit den Merkmalen im Hauptanspruch.

25 Die beanspruchte Spanneinrichtung hat den Vorteil, dass sie bessere Spannergebnisse bringt, einen kleineren Platzbedarf aufweist und dabei insbesondere sehr flach bauen kann. Zudem bietet die Spanneinrichtung erheblich mehr Freiraum für Bearbeitungsgeräte. Besondere Vorteile  
30 ergeben sich, wenn ganze Ausschnitte oder Konturverläufe an Bauteilen auf einmal gespannt werden sollen, was z.B. bei Karosserieöffnungen, Verbindungsstellen zwischen Karosserieteilen, z.B. Seitenwand und Dachteil oder dergleichen der Fall ist.

Die beanspruchten Spanngeräte erlauben es, mit den  
Spannsegmenten jede gewünschte Spanngeometrie bei  
minimalen Platzbedarf zu schaffen. Durch die flache  
Bauweise ist es dabei möglich, die Spanneinheiten bei der  
5 Flanschbearbeitung, z.B. beim Lasernahtschweißen,  
geschlossen zu halten und dadurch definierte Spann- und  
Prozessbedingungen zu schaffen und beizubehalten. Ferner  
ist es möglich, die Spanneinheiten gemeinsam in einer  
steuerbaren Abfolge zu betätigen und sie dabei  
10 vorzugsweise gleichzeitig zuzustellen und im Spannschluss  
zu bringen. Hierdurch können exakt definierte  
Spannbedingungen geschaffen werden, wobei unerwünschte  
Verformungen der Bauteile vermieden werden.

15 Besondere Vorteile ergeben sich, wenn Innenflansche an  
Bauteilöffnungen, insbesondere Tür- oder Fensteröffnungen  
von Karosseriebauteilen gespannt werden sollen. Der  
Bauteilflansch kann mit einem einzigen Spanngerät  
umlaufend gespannt werden, wobei dank der bevorzugten  
20 Zustell- und Spannkinematik das Spanngerät mit  
zurückgezogenen beweglichen Spanneinheiten an die  
Bauteilöffnung zugestellt werden kann. Die zurückgezogenen  
Spanneinheiten können dabei am Bauteilflansch vorbeibewegt  
und dann an der Flanschrückseite zugestellt und in  
25 Spannstellung gebracht werden.

Die Spanngeräte können in beliebiger Weise zugestellt und  
auch in ihrer Spannposition fixiert werden. Hierbei ist es  
durch entsprechende geeignete Abstützungen sowohl möglich,  
30 einen äußeren Netzbezug, als auch einen Bauteilbezug zu  
schaffen. Im äußeren Netzbezug werden evtl.  
Bauteiltoleranzen aufgenommen und verformte Bauteile  
notfalls in die korrekte Soll-Lage beim Spannen gezwungen.  
Die Abstützung erfolgt aber gegenüber externen  
35 Positioniereinrichtungen. Bei der Bildung eines  
Bauteilbezugs orientiert sich das Spanngerät an der  
vorhanden Geometrie der Bauteile, wobei die Abstützung

gegenüber geeigneten Bezugspunkten an den Bauteilen erfolgt. In diesem Fall können Bauteiltoleranzen in höherem Maß toleriert werden.

5 Die Spanngeräte können an konventionellen Spannrahmen anstelle der Einzelspanner angebracht und von diesen Spannrahmen relativ zur Fahrzeugkarosserie bewegt werden. Mittels standardisierter Zuführmodule ist hierbei ein modularer Spannrahmenaufbau möglich. Alternativ können die  
10 Spanngeräte auch auf beliebige andere Weise zugeführt werden, z.B. mittels Transportrobotern. Für eine Innenzustellung eignen sich z.B. auch Hubvorrichtungen oder Förderer mit einem Halter für mehrere Spanngeräte, welcher eigene Zustell- und Bewegungsachsen aufweist.

15 Die Spanngeräte besitzen eine Stellvorrichtung, mit der die beweglichen Spanneinheiten in der gewünschten Weise zugestellt und in Spannschluss zu den festen Spanneinheiten gebracht werden. Für die Stellvorrichtung  
20 gibt es die unterschiedlichsten konstruktiven Ausgestaltungsmöglichkeiten. In der bevorzugten Ausführungsform mit Exzenterwellen ist es möglich, mittels eines einzigen Antriebsmotors alle beweglichen Spanneinheiten beweglich und definiert zu bewegen, wobei  
25 eine zweiachsige Bewegung beim Zustellen und Spannen möglich ist.

In den Unteransprüchen sind weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung angegeben.

30

35

Die Erfindung ist in den Zeichnungen beispielsweise und schematisch dargestellt. Im einzelnen zeigen:

- 5      Figur 1:            eine Spanneinrichtung mit zwei  
                         Spanngeräten an einer Fahrzeugkarosserie,
- Figur 2:            einen abgebrochenen und vergrößerten  
10                        Querschnitt durch ein Spanngerät im  
                         Eckbereich,
- Figur 3:            eine geklappte Seitenansicht auf die  
                         Anordnung von Figur 2 gemäß Pfeil III,
- 15      Figur 4:            eine Draufsicht auf die Anordnung von  
                         Figur 2 gemäß Pfeil IV,
- Figur 5:            eine abgebrochene Unteransicht des  
20                        Spanngeräts gemäß Pfeil IV von Figur 3,
- Figur 6 bis 9: eine Variante der Spanneinheiten in  
                         verschiedenen Bewegungsstellungen,
- 25      Figur 10:            eine Exzenterwelle mit Zustell- und  
                         Spannexzenter nebst Gleitsteinen in  
                         perspektivischer Ansicht,
- Figur 11:            eine Bearbeitungsstation in Stirnansicht  
30                        mit einer Spanneinrichtung mit mehreren  
                         Transportroboten und Spanngeräten,
- Figur 12:            eine Variante der Bearbeitungsstation von  
35                        Figur 11 mit einer anderen  
                         Zustellvorrichtung für eine  
                         Innenzustellung von oben,

Figur 13: eine Seitenansicht einer Fahrzeug-Seitenwand mit zwei in den Türausschnitten von innen zugestellten Spanngeräten,

5 Figur 14, 15: eine Variante zu Figur 12 mit einer frontseitigen Innzustellung von Spanngeräten in Seiten und Stirnansicht und

10 Figur 16: einen modularen Aufbau einer Zustellvorrichtung für Spanngeräte.

15 Die Erfindung betrifft eine Spanneinrichtung (1), die zumindest aus ein oder mehreren Spanngeräten (2,3) besteht, welche nachfolgend im einzelnen beschrieben werden. Zur Spanneinrichtung (1) können ferner ein oder mehrere Zuführvorrichtungen gehören, die in den gezeigten Ausführungsbeispielen einmal als Spannrahmen (4) und in  
20 der anderen Variante als Roboter (5) ausgebildet sind. Gegenstand der Erfindung ist außerdem eine Bearbeitungsstation (6), insbesondere eine Framingstation oder Geostation, mit einer solchen Spanneinrichtung (1) und weiteren, nicht dargestellten Komponenten, z.B.  
25 Bearbeitungsgeräten, insbesondere Schweißrobotern, Werkzeugmagazinen, Bauteilförderern und dergleichen.

Die Spanneinrichtung (1) dient zum Spannen von Bauteilen (8,9). Hierbei handelt es sich vorzugsweise um  
30 Karosseriebauteile. Die Bauteile (8,9) können ansonsten aber auch beliebige andere Werkstücke sein. Die gemeinsam gespannten Bauteile (8,9) können in beliebiger Weise bearbeitet oder behandelt werden. Üblicherweise werden sie miteinander verbunden, was mittels eines geeigneten  
35 Bearbeitungswerkzeugs (7), z.B. dem in Figur 1 schematisch dargestellten Laserschweißkopf geschieht. Die zu verbindenden Bauteile (8,9), bei denen es sich im



Ausführungsbeispiel von Figur 1 um Komponenten einer Fahrzeugseitenwand handelt, haben abgekantete Ränder, die aufeinander liegen und mindestens einen Bauteilflansch (11) bilden. An diesem Bauteilflansch (11), der zugleich die Bauteil-Spannkontur bildet, werden die Bauteile (8,9) in ihrer Verbindungslage von der Spanneinrichtung (1) gespannt. Im Ausführungsbeispiel von Figur 1 haben die Bauteile (8,9) zwei Bauteilöffnungen (10), die die vordere und hintere Türöffnung der Seitenwand repräsentieren. An diesen Bauteilöffnungen (10) ist ein innenliegender und über die gesamte Öffnungskontur umlaufender Bauteilflansch (11) vorhanden.

Mit den nachfolgend näher beschriebenen Spanngeräten (2) werden diese umlaufenden Bauteilflansche (11) auf einem Großteil ihrer Länge, vorzugsweise auf der gesamten Länge gespannt. Die Spanngeräte (2) werden hierbei an und zumindest teilweise in den Bauteilöffnungen (10) positioniert. Im Innenbereich lassen die Spanngeräte (2,3) einen Freiraum (16) offen, durch den Bearbeitungsgeräte, z.B. mehrachsige Schweißroboter hindurchgreifen und mit ihren Bearbeitungswerkzeugen die in der Zeichnung von Figur 1 unsichtbare Rückseite der Karoserieseitenwand bearbeiten können.

Die Spanngeräte (2) haben in der Ausführungsform von Figur 1 einen Netzbezug. Sie sind hierbei über mehrere geeignete Abstützungen (17), z.B. Befestigungsflansche an Streben eines umgebenden Spannrahmens (4) befestigt. Der Spannrahmen (4) wird in der Bearbeitungsstation in geeigneter Weise in eine vorgegebene Raumposition gebracht und gehalten. Hierzu kann der Spannrahmen (4) stationär an einem Gestell oder auch an einem palettenartigen Träger der Bauteile (8,9) positioniert und abgesteckt werden. Der Spannrahmen (4) bildet eine Zuführvorrichtung, mit der beide Spanngeräte (2) an die Bauteile (8,9) zugeführt werden können. Die Zuführbewegung kann auch kinematisch

umgedreht sein. Durch die Spannfunktion der Spanngeräte (2) werden die Bauteile (8,9) in einer im absoluten Raumkoordinatensystem vorgegebenen Position gespannt und dabei im Fall von Maß- und Formabweichungen gegebenenfalls etwas verformt.

Figur 11 verdeutlicht eine Bearbeitungsstation (6), in der die Spanngeräte (2) an die Seitenteile der bereits lose vorgeheften Karosserie (8,9) mittels Robotern (5) zugeführt werden. Die Roboter (5) sind zwei beidseits der Transferlinie und des Bauteilförderers flurgebunden angeordnete Gelenkarmroboter mit sechs oder mehr Achsen. Die Spanngeräte (2) sind über geeignete Vorrichtungen und ggf. auch über Wechselkupplungen lös- und austauschbar mit den Roboterhänden verbunden.

Bei der in Figur 11 dargestellten Variante ist außerdem im Dachbereich der Karosserie (8,9) ein weiteres Spanngerät (3) vorhanden, welches Teile der Dachkonstruktion und ggf. Teile der Seitenwände der Karosserie spannt. Das Spanngerät (3) kann ebenfalls über einen Roboter (5), z.B. einen Portalroboter, zugeführt werden. Bei dieser Ausführungsform stützen sich die drei Spanngeräte (2,3) über entsprechende Abstützelemente (17) aneinander ab und sind durch geeignete eingebaute Positioniervorrichtungen miteinander verbunden und verriegelt. Die Spanngeräte (2,3) bilden hierdurch ein stabiles Spanngehäuse. Die Positionierung kann im externen Netzbezug oder auch im internen Karosseriebezug erfolgen. Hierbei werden die Spanngeräte (2,3) über geeignete Abstützungen (nicht dargestellt) gegenüber Karosseriebezugspunkten, z.B. bestimmten Karosserieöffnungen, positioniert. Die Karosseriegeräte (2,3) können in der dargestellten Lage von den Robotern (5) gehalten werden. Bei entsprechenden Abstützungen an der Karosserie (8,9) können sie auch selbsttragend sein.

In Abwandlung der gezeigten Ausführungsbeispiele ist es möglich, die Spanngeräte (2,3) mit Bauteilen (8,9) zu beladen, gleichzeitig zu spannen und dann erst über geeignete Zuführvorrichtungen (4,5) in die fügegerechte Lage zu bringen. Dies kann z.B. in einer Geostation oder Framingstation geschehen, die im Prinzip der in Figur 11 gezeigten Ausführung entspricht. Alternativ kann die Bearbeitungsstation (6) auch von beliebig anderer Natur sein und z.B. als Ausschweißstation zum Fertigschweißen der in der Framingstation vorgehefteten Karosserie dienen.

Die Spanngeräte (2,3) für den Seiten- und Dachbereich können im Prinzip gleichartig ausgebildet sein. Nachfolgend wird zur Erläuterung daher gemeinschaftlich auf das Ausführungsbeispiel der seitlichen Spanngeräte (2) gemäß Figur 1 bis 10 Bezug genommen.

Die in Figur 1 gezeigten Spanngeräte (2) bestehen jeweils aus einem rahmenartigen Gestell (12), in dem mehrere feste und bewegliche Spanneinheiten (18,19) angeordnet sind, die in ihrer Lage und Ausrichtung an den Verlauf der Bauteil-Spannkontur (11) bzw. des Bauteilflansches angepasst sind. Die Spanneinheiten (18,19) haben die Form von flachen Leisten, die am äußeren Rand jeweils mit mehreren nebeneinander angeordneten Spannsegmenten (20) besetzt sind. Diese Spannsegmente (20) an den festen und beweglichen Spanneinheiten (18,19) treten in Spannstellung mit dem Bauteilflansch (11) in Kontakt und sind hierfür entsprechend in der gewünschten Form ausgebildet und angepasst. Über die Formgebung der Spannsegmente (20) kann auch ein variabler Flanschverlauf in der Höhe, hier in der Y-Achse aufgenommen werden. Die Spannleisten (18,19) sind vorzugsweise als ebene Platten ausgebildet, wobei alternativ im mittleren Bereich ebenfalls Höhenänderungen zur Anpassung an Ausbauchungen des Bauteilflansches (11) vorhanden sein können. Die Spannleisten (18,19) haben eine vorzugsweise möglichst schmale Form, die außenseitig dem

Flanschverlauf folgt und innenseitig gerade oder zur Vergrößerung des Freiraums (16) eingebaucht sein kann.

5 Die festen und beweglichen Spanneinheiten (18,19) sind vorzugsweise in zugeordneten Paaren vorhanden, wobei im Ausführungsbeispiel von Figur 1 vier solcher Paare hintereinander in einem geschlossenen Ring entsprechend der Bauteilöffnungs-kontur angeordnet sind. Die Spanngeräte (2) besitzen zudem eine Stellvorrichtung (21), welche die beweglichen Spanneinheiten (19) an den Bauteilflansch (11) 10 zustellt und spannt.

15 Wie Figur 2 und 3 im Querschnitt verdeutlichen, ist das Gestell (12) ebenfalls ringförmig ausgebildet und besteht aus einem Bodenteil (13) und einem Deckelteil (14), die mit Distanz und vorzugsweise parallel zueinander angeordnet sind. Sie werden durch Streben oder andere vorzugsweise dünne und außerhalb der Spanneinheiten (18,19) angeordnete Verbindungsteile (15) (vgl. Figur 4) 20 auf Distanz gehalten und dabei starr miteinander verbunden. Auf diese Weise entsteht eine Art Sandwich-Gehäuse, welches in der Innendistanz bzw. im Freiraum die Spanneinheiten (18,19) und zumindest Teile der Stellvorrichtung (21) aufnimmt.

25 Die gestellfesten Spannleisten (18) sind in der gezeigten Ausführungsform dem Bodenteil (13) zugeordnet und an diesem befestigt. Sie können alternativ auch in das Bodenteil (13) integriert sein. Die beweglichen Spannleisten (19) stützen sich am Deckelteil (14) ab und sind hier in geeigneter Weise geführt. Das Gestell (12) 30 ist gegenüber den Bauteilen (8,9) in Figur 1 derart orientiert, dass das Bodenteil (13) in Zustellrichtung hinten liegt. Das vorn liegende Deckelteil (14) wird bei der Zustellung durch die Bauteilöffnung (10) hindurch bewegt. Wie Figur 2 verdeutlicht, springt zu diesem Zweck 35 die Außenkontur des Deckelteils (14) gegenüber dem

umlaufenden Bauteilflansch (11) zurück. Desgleichen können auch die beweglichen Spannleisten (19) soweit nach innen zurückgezogen werden, dass sie mit ihren Spannsegmenten (20) in der rückwärtigen Ruhestellung außerhalb der Überdeckung mit dem Bauteilflansch (11) sind und diesen passieren können.

Bei der Zuführung der Spanngeräte (2) wird das Gestell (12) mit den gestellfesten Spannleisten (18) und deren Spannsegmenten (20) in Kontakt- und Spannposition außenseitig am Bauteilflansch (11) positioniert. Dies ist vorzugsweise zugleich die Schweiß- oder Fügeseite. Die beweglichen Spannleisten (19) werden dann aus der rückwärtigen Ruhestellung nach außen bewegt und innenseitig am Bauteilflansch (11) in Spannstellung gebracht. Dies geschieht in der gezeigten Ausführungsform durch zwei im wesentlichen quer zu einander verlaufende translatorische Bewegungen, nämlich eine im wesentlichen längs der Flanscherstreckung verlaufende Zustellbewegung und eine quer verlaufende Spannbewegung, den sogenannten Spannhub. In Figur 2, 3 und 5 sind die Zustell- und Spannhübe angegeben. Außerdem sind die Ruhestellungen der beweglichen Spannleisten (19) bzw. der Spannsegmente (20) gestrichelt dargestellt.

Die Stellvorrichtung (21) bewegt die mobilen Spanneinheiten (19) entsprechend. Vorzugsweise werden alle beweglichen Spanneinheiten (19) im Spanngerät (2) gemeinsam und gleichzeitig betätigt. Hierdurch wird umlaufend am gesamten Beaufschlagungsbereich des Bauteilflansches (11) gleichzeitig der Spannschluss hergestellt. Alternativ können die Spanneinheiten (19) auch in einer steuerbaren Abfolge nacheinander betätigt werden.

Die Stellvorrichtung (21) hat zur Betätigung der Spanneinheit (19) ein oder mehrere entsprechend geeignete Antriebe. In der gezeigten Ausführungsform besitzt sie einen kombinierten Schiebe- und Spanntrieb (22,23) für die nacheinander ablaufenden Zustell- und Spannhübe sowie die gleichzeitige Beaufschlagung aller beweglichen Spannleisten (19). Die Stellvorrichtung (21) hat hierfür einen einzelnen Antriebsmotor (24) und ein Verteilergetriebe (25). Der Antriebsmotor (24) kann in beliebig geeigneter Weise ausgebildet sein. Im gezeigten Ausführungsbeispiel handelt es sich um einen hydraulischen oder pneumatischen Zylinder.

Die im geschlossenen Ring angeordneten beweglichen Spanneinheiten (19) überlappen einander an den Stoßstellen im Kontakt- bzw. Eckbereich mit Höhenversatz und sind gegenseitig verschieblich gelagert, wobei sie sich auch aneinander abstützen und gegenseitig über Gleitplatten (33) und Deckplatten (34) mit Formschluss führen. Figur 2 verdeutlicht diese Anordnung im Querschnitt. Die jeweils unten liegenden Spannleisten (19) sind zudem über leistenförmige Führungen (36) und darin befindliche Gleitelemente (37) am Deckelteil (14) in ihrer Zustellrichtung geführt.

Um die Antriebsbewegungen auf die beweglichen Spannleisten (19) übertragen zu können, sind an den Eckbereichen und Kontakt- oder Stoßstellen der beweglichen Leisten (19) insgesamt vier parallele Exzenterwellen (26) angeordnet, die am Gestell (12) drehbar gelagert sind und sich quer zu dessen Hauptebene erstrecken. Die Exzenterwellen (26) besitzen jeweils vorzugsweise mehrarmige und quer von der Exzenterwelle (26) abstehende Betätigungshebel (27), die mit dem Verteilergetriebe (25) verbunden sind, welches vorzugsweise als Kurbeltrieb ausgebildet ist. Eine Exzenterwelle (26) ist auch mit dem Anschluss der Kolbenstange des Zylinders (24) gelenkig verbunden. Der

Zylinder (24) ist am rückwärtigen Ende gelenkig am Gestell (12) gelagert. Durch den Kurbeltrieb (25) werden die Exzenterwellen (26) gleichzeitig und um gleiche Winkel gedreht. Jede bewegliche Spannleiste (19) wird hierbei an  
5 beiden Enden durch je eine Exzenterwelle (26) zugestellt und in Spannstellung gebracht.

Die Exzenterwelle (26) besitzt jeweils zwei seitlich gekröpfte, übereinander angeordnete Zustellexzenter (29),  
10 die die beiden über Eck angeschlossenen beweglichen Spannleisten (19) beaufschlagen und hierfür entsprechend der Leistenzuordnung in der Höhe und im Winkel zueinander versetzt sind. Außerdem hat die Exzenterwelle (26) einen Spannexzenter (31), durch dessen Betätigung die  
15 angeschlossene Spannleiste (19) angehoben wird, wobei sie durch die formschlüssige Führung die über Eck benachbarte andere Spannleiste (19) mitnimmt. Die Zustell- und Spannexzenter (29,31) sind vorzugsweise derart angeordnet, dass die Zustellbewegungen gleichzeitig und als erste  
20 Bewegung stattfinden und dass im Endbereich der Zustellbewegung der Spannhub erfolgt. Bei der in den Ausführungsbeispielen gezeigten Konstruktion sind hierbei relativ kurze Zustellhübe und Spannhübe von z.B. 5 mm erforderlich, die kleiner als bei den konventionellen  
25 Einzelspannern sind.

Die Zustellexzenter (29) sind von Gleitsteinen (30) umgeben, welche in entsprechenden Öffnungen an den beaufschlagten Spannleisten (19) geführt sind und die  
30 Drehbewegung des Exzenter in eine translatorische Zustellbewegung umsetzen. Um den Spannhub durchführen zu können, besteht eine Höhenbeweglichkeit und ein entsprechender Höhen- oder Dickenunterschied zwischen den Spannleisten (19) und ihren Gleitsteinen (30) oder  
35 alternativ zwischen Gleitsteinen (30) und den Zustellexzentern (29).

Der am unteren Ende der Exzenterwelle (26) angeordnete Zustellexzenter (31) wirkt ebenfalls mit einem Gleitstein (32) zusammen, der die Drehbewegung in eine translatorische Schiebbewegung umsetzt und dabei eine Spannkeilanzordnung (38,39) betätigt und den Spannhub erzeugt. Auf einem gestellfesten Spannkeil (38) ist ein zweiter Spannkeil (39) mit schräger Kontaktebene beweglich gelagert, der von dem Gleitstein (32) beaufschlagt wird und entlang der Keilfläche schräg nach oben geschoben wird. Der Zusammenhalt der Spannkeile (38,39) wird durch beidseitige Übergriffsleisten (42) gesichert. Die Gleitbewegung des mobilen Spannkeils (39) wird auf einen Führungswagen (41) übertragen, der entlang einer Führungsschiene (40) an der Unterseite der beaufschlagten Spannleiste (19) translatorisch beweglich geführt ist. Durch einen entsprechenden Formschluss der Gleitsteine (30,32) mit den zugehörigen Öffnungen findet bei einer Rückwärtsdrehung der Exzenterwelle (26) der Spann- und Zustellhub in umgekehrter Richtung und Reihenfolge statt.

Wie Figur 2 verdeutlicht, sind die Spannsegmente (20) vorzugsweise als abgewinkelte Kontursteine ausgebildet, deren Spannflächen in Lage und Ausrichtung an den Flanschverlauf angepasst sind. Mittels Abstimmeelementen (35), z.B. geschliffenen Shims kann die genaue Höheneinstellung der Spannsegmente (20) gegenüber ihren Spannleisten (18,19) stattfinden. Wegen der unterschiedlichen Höhenlage benachbarter beweglicher Spannleisten (19) im Eck- und Kontaktbereich sind zusätzliche Höhenausgleichsmaßnahmen vorgesehen, um eine durchgehende Spannkontur sicherzustellen.

Die Spannsegmente (20) können in einem dichten Reihenschluss entlang des Bauteilflansches (11) angeordnet sein und dabei die in Figur 2 mit durchgezogenen Strichen dargestellte und nach außen gerichtete Klauengeometrie haben. Hierbei kann ein bauteilseitiger Randbereich des



Flansches (11) frei bleiben, an dem z.B. eine Lasernahtschweißung mit Anpressrolle erfolgen kann. Die Spannsegmente (20) bilden die am Spanngerät (2) am weitesten nach außen vorstehende Kontur. In Verbindung mit der flachen Gestellbauweise ist dadurch ausreichend Platz für einen Laserschweißkopf vorhanden. Außerdem gibt es keine Abschattung beim Laser-Remoteschweißen mit distanziert angeordneten Laserköpfen, bei denen der Laserstrahl per Scannereinrichtung oder durch eine Transportbewegung des Laserkopfes wandert. Dabei sind durchgehende Laserschweißnähte ohne Öffnen der Spanneinrichtung (1) möglich.

In Figur 2 ist eine Variante der Spannsegmente (20) strichpunktiert dargestellt, wobei deren Anordnung umgedreht ist, so dass sie den vorderen Rand des Bauteilflansches (11) freilassen. In einer weiteren, nicht dargestellten Variante, können die Spannsegmente (20) eine konturierte Vorderseite haben und z.B. Ausnehmungen haben, um in diesem Freibereich lasergeschweißte Strichnähte in Spannstellung zu ermöglichen. Zudem können die Spannsegmente (20) auch mit beliebigen seitlichen Abständen untereinander angeordnet sein. Ihre Ausbildung und Anordnung richtet sich grundsätzlich nach der Flanschform und den Prozesserfordernissen und lässt sich entsprechend beliebig variieren.

Figur 6 bis 9 zeigen eine weitere Variante in der Anordnung und Gestaltung der Spannsegmente (20). Diese sind hier an im wesentlichen U-förmigen Spannarmen (43) angeordnet, die jeweils mittels eines Schwenklagers (47) frei drehbar über abstehende Stützen (46) an den festen und beweglichen Spanneinheiten (18,19) gelagert sind. Beidseitige Stoppbolzen wirken als Lagebegrenzung (45) für die Drehbewegung der Spannarme (43). Die Spannarme (43) bilden sogenannte Klavierspanner, wobei die vorderen Armende das Spannsegment bilden und in Spannstellung am

Bauteilflansch (11) anliegen, wenn die Schwenklager (47) mit ihren Achsen fluchten. Die Drehlage wird stabilisiert durch die rückwärtigen Armenden, die ebenfalls gegeneinander stoßen und hierbei einen Gegenhalter oder Gegenanschlag (44) bilden. Die Wirkflächen der Armenden liegen hierbei mit den Drehachsen des Schwenklagers (47) und mit der Flanschmitte jeweils in einer gemeinsamen Ebene.

Wie Figur 9 als geklappte Seitenansicht von Figur 8 zeigt, übergreifen die Spannarme (43) und die Stützen (46) einander in Spannstellung und haben hierzu entsprechende Aussparungen und Vorsprünge. Bei dieser Ausgestaltung liegen die Spannsegmente (20) an den festen und beweglichen Spannleisten (18,19) seitlich in Flanschlängsrichtung versetzt nebeneinander. Dies ist grundsätzlich auch bei der vorbeschriebenen Anordnung von Figur 2 bis 5 möglich.

Bei der Variante von Figur 6 bis 9 zeigt Figur 6 die Ausgangsstellung der Spannarme (43) vor Beginn des Zustellhubs. Die bewegliche Spannleiste (19) nimmt hierbei die vorbeschriebene zurückgezogene Ruhestellung ein. Die über die Lagebegrenzung (45) zugelassenen Drehverstellungen der Schwenkarme (43) sind gestrichelt dargestellt. Figur 7 zeigt die Folgestellung nach Beendigung des Zustellhubs der beweglichen Spannleiste (19). Die Schwenklager (47) und die Schwenkarme (43) liegen nun in Spannhubrichtung fluchtend untereinander, wobei aus dieser Stellung der Spannhub der beweglichen Spannleisten (19) in die Endstellung gemäß Figur 8 und 9 erfolgt.

In Abwandlung der gezeigten Ausführungsformen können bei abgewinkelten oder schräg stehenden Bauteilflanschen (11) die Schwenkarme (43) entsprechend reagieren und sich ebenfalls schräg stellen.

Abwandlungen der gezeigten und beschriebenen Ausführungsformen sind in verschiedener Weise möglich.

5 Zum einen können die Spanngeräte (2,3) nach der Beendigung des ersten Bearbeitungsprozesses an den Bauteilen (8,9) verbleiben und mit diesen in die nächste Bearbeitungsstation bewegt werden.

10 In einer weiteren Variante können die beweglichen Spannleisten (19) und/oder ihre Spannsegmente (20) in einer Schwenkbewegung zugestellt und in Spannstellung gebracht werden. Zudem sind beliebige andere Zustell- und Spannbewegungen möglich.

15 Ferner ist es möglich, in den Spanneinheiten (18,19) und gegebenenfalls auch an den Spannsegmenten (20) Zusatzeinrichtungen unterzubringen, wie z.B. Schutzgas- oder Absaugeinrichtungen. Diese können in die  
20 Spannsegmente (20) integriert oder alternativ außen an diesen Spannsegmenten (20) angeordnet sein. Z.B. können Schutzgasleitungen außenseitig an den Spannsegmenten (20) verlegt und mittels geeigneter Clipsverbindungen oder dgl. lösbar befestigt sein. Die Schutzgasleitungen können an  
25 den benötigten Stellen Mantelöffnungen, Düsen oder dgl. für den gezielten Gasaustritt haben.

Ferner können die Spanngeräte (2,3) Teile der Füge- und Bearbeitungstechnik sein, indem sie z.B.  
30 elektromagnetische Induktoren zum Beheizen mittels hochfrequenter Wechselfelder beinhalten, wobei Dichtungsmittel, Klebstoffe oder dergleichen ausgehärtet werden können. Eine solche Verbindungstechnik kann anstelle der bisher üblichen Schweißtechnik zum  
35 Klebeverbinden der Bauteile (8,9) eingesetzt werden. Die Spanngeräte (2,3) können dann in einem Arbeitsgang Spannen und Kleben. Ein längerer Verbleib der Spanngeräte (2,3) in

Spannstellung an den Bauteilen (8,9) und ein Mitführen beim Weitertransport ist dabei vorteilhaft

5 In einer weiteren Abwandlung können an den Spanngeräten (2,3) Kühleinrichtungen angebracht sein, die z.B. beim Schweißen für eine gezielte Bauteilkühlung und Wärmeabfuhr sorgen.

10 Zudem können die Spannsegmente (20) eine den Bauteilflansch (11) verformende Höhenkontur haben, mit der z.B. Prägestellen am Bauteilflansch (11) eingebracht werden, um Freiräume für das Ausgasen von beschichteten Blechen beim Schweißen zu bilden.

15 In der gezeigten Ausführungsform spannen die Spanngeräte (2,3) einen innen liegenden Bauteilflansch (11) an Bauteilöffnungen (10). Diese Zuordnung kann auch umgekehrt sein, wobei die Bauteile (8,9) einen außenseitig zumindest bereichsweise über Eck oder über einen Bogenbereich  
20 umlaufenden Bauteilflansch haben. In diesem Fall sind die Spanngeräte (2,3) in ihrer Form entsprechend angepasst und bilden einen außenseitigen bogenförmigen Kragen oder Ring, der die Bauteile (8,9) zumindest bereichsweise umgibt, wobei die Spannsegmente (20) an der Innenseite angeordnet sind. Auch bei Bauteilöffnungen (10) kann das Spanngerät  
5 (2,3) bogenförmig gestaltet sein und sich nur über einen Teilbereich des Öffnungsumfangs erstrecken. Grundsätzlich können die Spanngeräte (2,3) in ihrer Formgebung an beliebige Verläufe und Konturen von Bauteilen (8,9) und  
30 Bauteil-Spannkonturen (11) angepasst sein. Die Bauteil-Spannkonturen können in beliebig geeigneter Weise ausgestaltet sein und müssen nicht in der vorbeschriebenen Flanschform vorliegen.

35 Weitere Abwandlungen sind hinsichtlich der Ausgestaltung der Einzelteile der Spanngeräte (2,3) möglich. Dies betrifft sowohl die Form und Ausbildung des Gestells (12),

als auch die festen und beweglichen Spanneinheiten (18,19) und die Stellvorrichtung (21). Letztere kann z.B. getrennte Antriebseinheiten für Zustell- und Spannhub besitzen.

5

Figur 12 bis 16 zeigen Varianten in der Zustellvorrichtung (4,5) für ein oder mehrere Spanngeräte (2).

10

Figur 12 zeigt in Frontansicht eine Bearbeitungsstation (6) mit einer Zustellvorrichtung (5), die für eine Innenzustellung von ein oder mehreren Spanngeräten (2) vorgesehen ist, die z.B. an zwei Seitenwände (8,9) durch die Dachöffnung von oben und von der Innenseite her zugestellt werden. Die Zustellvorrichtung (5) ist in dieser Variante als Hubvorrichtung mit einem Stempel und einem Halter (48) für ein oder mehrere Spanngeräte (2) ausgebildet. Die Hubvorrichtung (5) kann außerdem Zusatzachsen, z.B. eine Längsbeweglichkeit, aufweisen. Sie ist in geeigneter Weise in der Bearbeitungsstation (6) gelagert, z.B. an einem Stationsgestell (50). Der Halter (48) hat ein oder mehrere Zusatzachsen, mit denen er die aufgenommenen Spanngeräte (2) seitlich bewegen und an die Seitenwände (8,9) zustellen kann.

15

20

25

30

35

In der angehobenen Anfangsposition ist der Halter (48) eingefahren, so dass er mit seinen zwei oder vier beidseitig angehängten Spanngeräten (2) die Dachöffnung bzw. den Freiraum zwischen zwei einzeln gehaltenen Seitenwänden (8,9) passieren kann. Im Karosserieinnenraum angelangt, fährt der Halter (48) seitlich aus oder spreizt sich, wobei er die gehaltenen Spanngeräte (2) an die Seitenwände (8,9) zustellt. Hierbei können die Spanngeräte (2) in Betriebsstellung eine außenseitige Fixierung durch Klemmen, Halter oder dergleichen am Stationsgestell (50) erhalten. Figur 13 zeigt die zugehörige Position der Spanngeräte (2) in den zwei Türausschnitten (10) einer Seitenwand (8,9) bei Innenzustellung. Das Deckelteil (14)

ist hierbei nicht dargestellt.

In der Variante von Figur 14 und 15 erfolgt ebenfalls eine Innenzustellung von ein oder mehreren Spanngeräten (2) an  
5 zwei beabstandete Seitenwände (8,9) einer Fahrzeugkarosserie. Die Zustellrichtung ist diesmal axial in Richtung der X-Achse der Bearbeitungsstation. Die Zustellvorrichtung (5) kann in diesem Fall ein geeigneter Förderer (51), z.B. ein Fahrwagen oder dergleichen, sein,  
10 auf dem wiederum ein geeigneter Halter (48) für ein oder mehrere Spanngeräte (2) angeordnet ist. Durch die Seitenbeweglichkeit und die Zusatzachsen des Halters (48) können die zunächst mit schmaler Kontur eingefahrenen Spanngeräte (2) dann nach außen gespreizt und zugestellt  
15 werden.

Wie Figur 14 und 15 weiter verdeutlichen, können die Spanngeräte (2) ihrerseits an Zwischenträgern und insbesondere an standardisierten Zuführmodulen (49)  
20 angeordnet sein. Dies bietet eine Standardisierungsmöglichkeit für den Halter (48), wobei lediglich die Zuführmodule (49) an die jeweilige Spanngerätegeometrie angepasst werden und mitsamt den Spanngeräten (2) ausgetauscht werden können.

25 In der Variante von Figur 16 kann die Zustellvorrichtung (4) ein Spannrahmen sein, der anhand der vorerwähnten Zuführmodule (49) modular aufgebaut wird. Hierfür können die Zuführmodule (49) durch geeignete Fixierungen oder  
30 Abstützungen (17) untereinander starr oder lösbar verbunden sein. Insbesondere können hier auch automatische Wechseleinheiten Verwendung finden. Die Spanngeräte (2) sind ihrerseits über geeignete Abstützungen (17) mit den Zuführmodulen oder Spannrahmenmodulen (49) verbunden.

# BEZUGSZEICHENLISTE

	1	Spanneinrichtung
	2	Spanngerät für Seitenbereich
5	3	Spanngerät für Dachbereich
	4	Zuführvorrichtung, Spannrahmen
	5	Zuführvorrichtung, Roboter
	6	Bearbeitungsstation
	7	Bearbeitungswerkzeug
10	8	Bauteil, Karosserieteil
	9	Bauteil, Karosserieteil
	10	Bauteilöffnung
	11	Bauteilflansch, Spannkontur
	12	Gestell, Gehäuse
15	13	Bodenteil fest
	14	Deckelteil
	15	Verbindungsteil
	16	Freiraum
	17	Abstützung
20	18	Spanneinheit, Spannleiste fest
	19	Spanneinheit, Spannleiste beweglich
	20	Spannsegment
	21	Stellvorrichtung
	22	Zustellantrieb
25	23	Spannantrieb
	24	Antriebsmotor, Zylinder
	25	Verteilergetriebe, Kurbeltrieb
	26	Exzenterwelle
	27	Betätigungshebel
30	28	Lager
	29	Zustelllexzenter
	30	Gleitstein für Leistenzustellung
	31	Spannexzenter
	32	Gleitstein für Spannexzenter
35	33	Gleitplatte für Leistenführung
	34	Deckplatte für Leistenführung
	35	Abstimmelement, Shim

	36	Führung für Zustellung
	37	Gleitelement für Zustellung
	38	Spannkeilanordnung, Spannkeil fest
	39	Spannkeilanordnung, Spannkeil beweglich
5	40	Führungsschiene für Spannkeil
	41	Führungswagen für Spannkeil
	42	Übergriffleiste
	43	Spannarm
	44	Gegenhalter, Gegenanschlag
10	45	Lagebegrenzung
	46	Stütze
	47	Schwenklager
	48	Halter
	49	Zuführmodul, Spannrahmenmodul
15	50	Gestell, Stationsgestell
	51	Förderer

20

25

30

35



## SCHUTZANSPRÜCHE

- 1.) Spanneinrichtung für Bauteile (8,9), insbesondere Karosseriebauteile, mit einer Bauteil-Spannkontur (11), insbesondere einem Bauteilflansch, dadurch  
5 g e k e n n z e i c h n e t, dass die Spanneinrichtung (1) ein oder mehrere Spanngeräte (2,3) aufweist, die jeweils ein rahmenartiges  
10 Gestell (12) mit darin angeordneten mehreren Paaren von festen und beweglichen, an den Verlauf der Bauteil-Spannkontur (11) angepassten leistenartigen Spanneinheiten (18,19) mit jeweils ein oder mehreren  
15 Spannsegmenten (20) sowie eine Stellvorrichtung (21) besitzen, welche die bewegliche(n) Spanneinheit(en) (19) an die Bauteil-Spannkontur (11) zustellt und spannt.
- 2.) Spanneinrichtung nach Anspruch 1, dadurch  
20 g e k e n n z e i c h n e t, dass die Paare von Spanneinheiten (18,19) hintereinander in einem offenen oder zum Ring geschlossenen Bogen angeordnet sind.
- 3.) Spanneinrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch  
25 g e k e n n z e i c h n e t, dass die Stellvorrichtung (21) die beweglichen Spanneinheiten (19) gemeinsam in einer steuerbaren Abfolge, vorzugsweise gleichzeitig betätigt.
- 30 4.) Spanneinrichtung nach Anspruch 1, 2 oder 3, dadurch  
g e k e n n z e i c h n e t, dass die beweglichen Spanneinheiten (19) zwischen einer vorderen Spannstellung und einer rückwärtigen Ruhestellung  
35 bewegbar sind, wobei sie in der Ruhestellung außer Überdeckung mit der Bauteil-Spannkontur (11) sind.

- 5.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die beweglichen Spanneinheiten (19) in zwei im wesentlichen quer zueinander verlaufenden Richtungen translatorisch bewegbar sind.
- 6.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass das Gestell (12) bogen- oder ringförmig ausgebildet ist und ein Boden- und ein Deckelteil (13,14) aufweist, die voneinander distanziert angeordnet und durch Verbindungsteile (15) starr miteinander verbunden sind, wobei zwischen den Teilen die Spanneinheiten (18,19) und Teile der Stellvorrichtung (21) angeordnet sind.
- 7.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass einander benachbarte beweglichen Spanneinheiten (19) an den Stoßstellen mit Höhenversatz überlappen und gegenseitig verschieblich gelagert sind.
- 8.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die Stellvorrichtung (21) einen kombinierten Schiebe- und Spannantrieb (22,23) aufweist.
- 9.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die Stellvorrichtung (21) eine Antriebsmotor (24), vorzugsweise einen Zylinder, mit einem Verteilergetriebe (25) zur gemeinsamen Beaufschlagung der beweglichen Spanneinheiten (19) aufweist.

- 10.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der kombinierte Schiebe- und Spannantrieb (22,23) mehrere jeweils an den Stoßstellen der Spanneinheitenpaare (18,19) angeordnete Exzenterwellen (26) mit Zustell- und Spannexzentern (29,31) in unterschiedlichen Höhen aufweist.
- 11.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Exzenterwellen (26) mehrarmige Betätigungshebel (27) zur Verbindung mit dem Antriebsmotor (24) oder dem Verteilergetriebe (25) aufweisen.
- 12.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Zustelllexzenter (29) mittels Gleitsteinen (30) mit den benachbarten beweglichen Spanneinheiten (19) verbunden sind und die zustellende Schiebebewegung ausführen.
- 13.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Spannexzenter (31) mittels Gleitstein (32) mit einer Spannkeilanordnung (38,39) zur Erzeugung der gemeinsamen Spannbewegung der benachbarten beweglichen Spanneinheiten (19) verbunden ist.
- 14.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Spanneinrichtung (1) ein oder mehrere Zuführvorrichtungen (4,5) für das oder die Spanngerät(e) (2,3) aufweist.
- 15.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Spanngerät (2,3) mindestens eine Abstützung (17)

zur Verbindung mit der Zuführvorrichtung (4,5) oder zur Fixierung in der Arbeitsposition aufweist.

5 16.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass mehrere Spanngeräte (2,3) ein oder mehrere Abstützung (17) zur gegenseitigen Verbindung in Reihen- oder Winkelanordnung aufweisen.

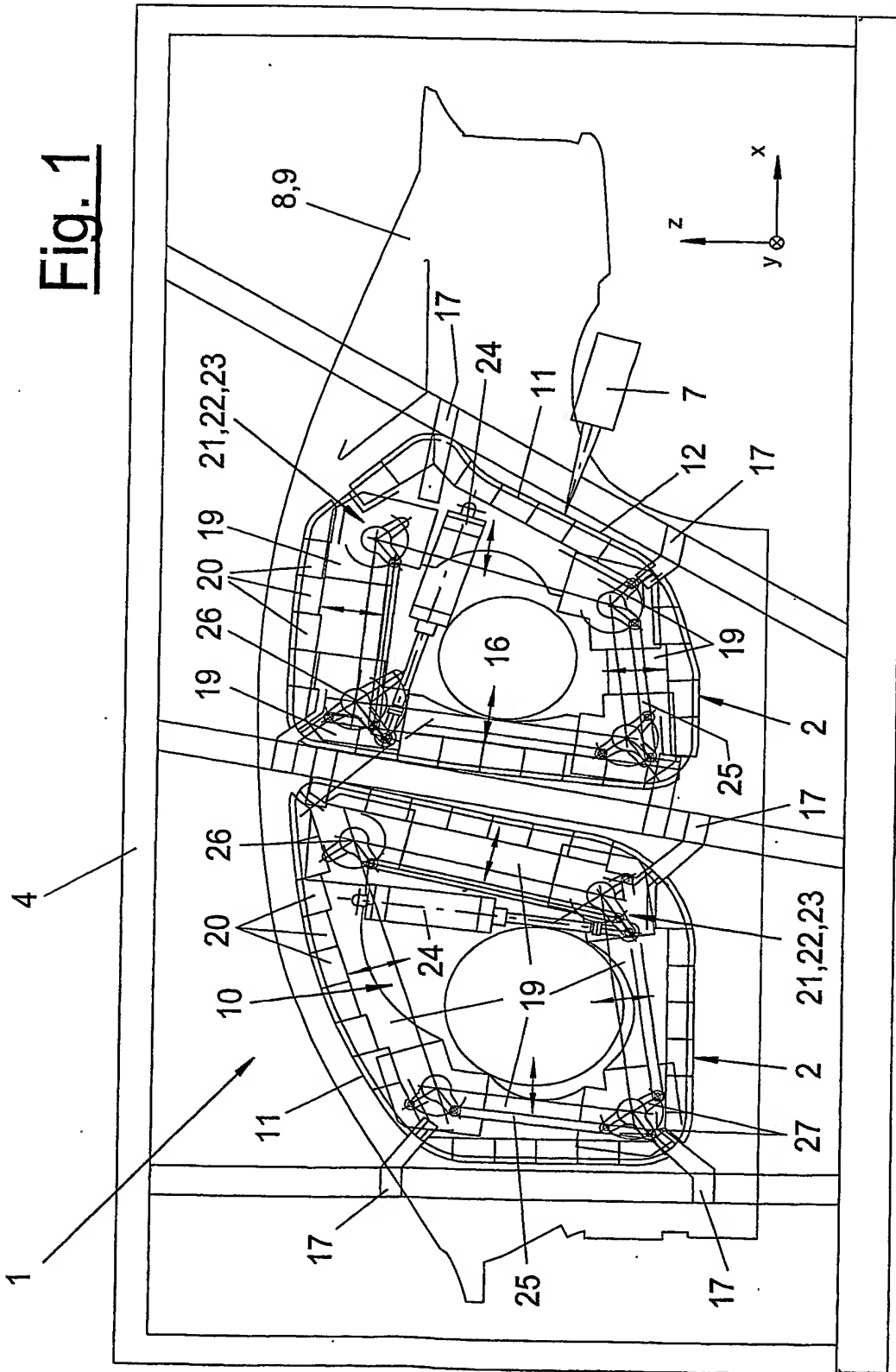
10 17.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass  
15 die Zuführvorrichtung (5) einen Halter (48) mit mindestens einer Zusatzachse zur Aufnahme von mehreren Spanngeräten (2) und für deren Innenzustellung an außenseitig positionierte Bauteile (8,9) aufweist.

20 18.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die Spanngeräte (2) an standardisierten Zuführmodulen (49) angeordnet sind.

25 19.) Spanneinrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass mehrere Zuführmodule (49) untereinander zur Bildung eines modularen Spannrahmens (4) verbindbar sind.

30 20.) Bearbeitungsstation mit mindestens einer Spanneinrichtung (1) nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t, dass die Bearbeitungsstation (6) als Framing- oder Ausschweißstation für Fahrzeugrohkarosserien (8,9) ausgebildet ist.

Fig. 1



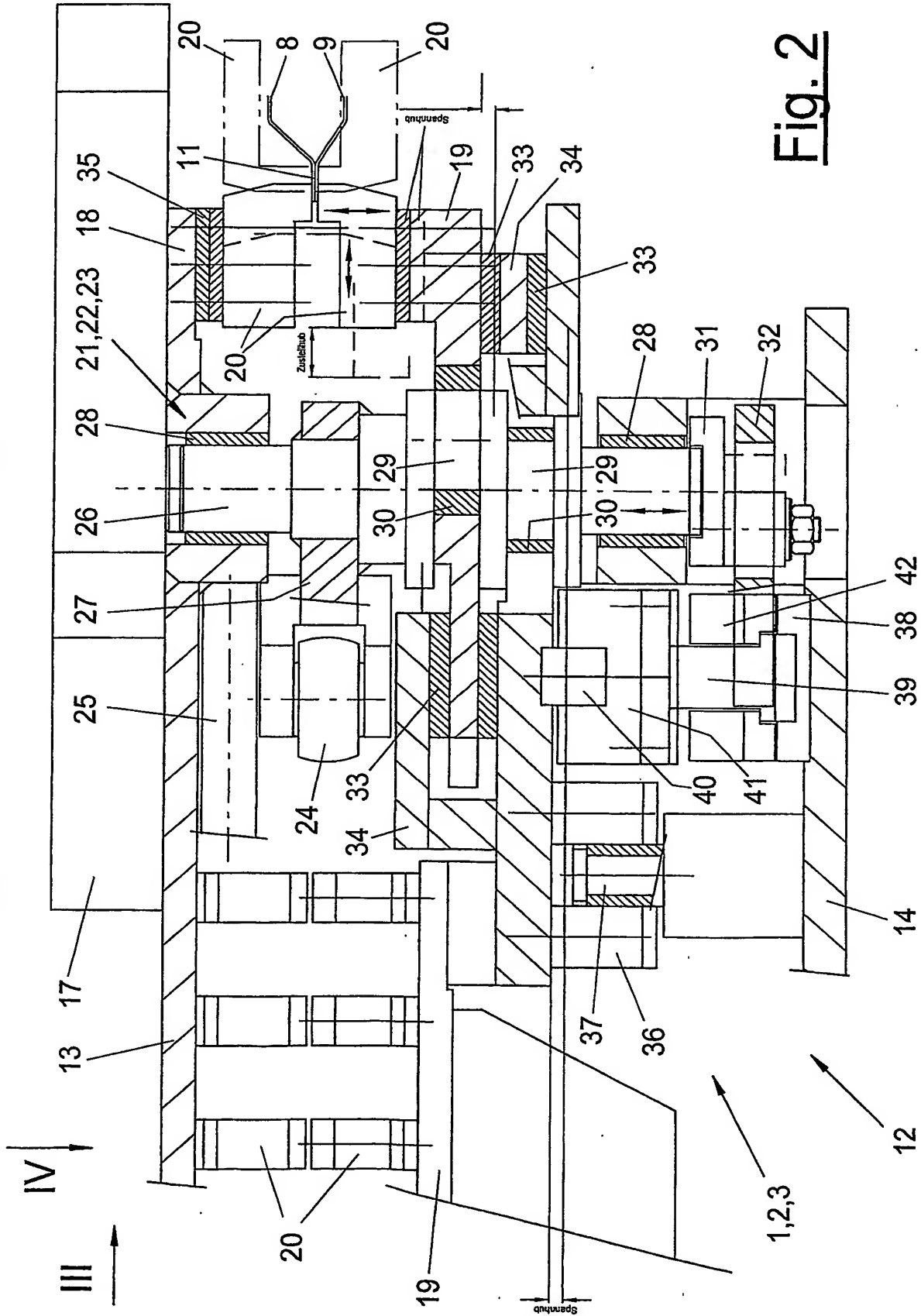


Fig. 2

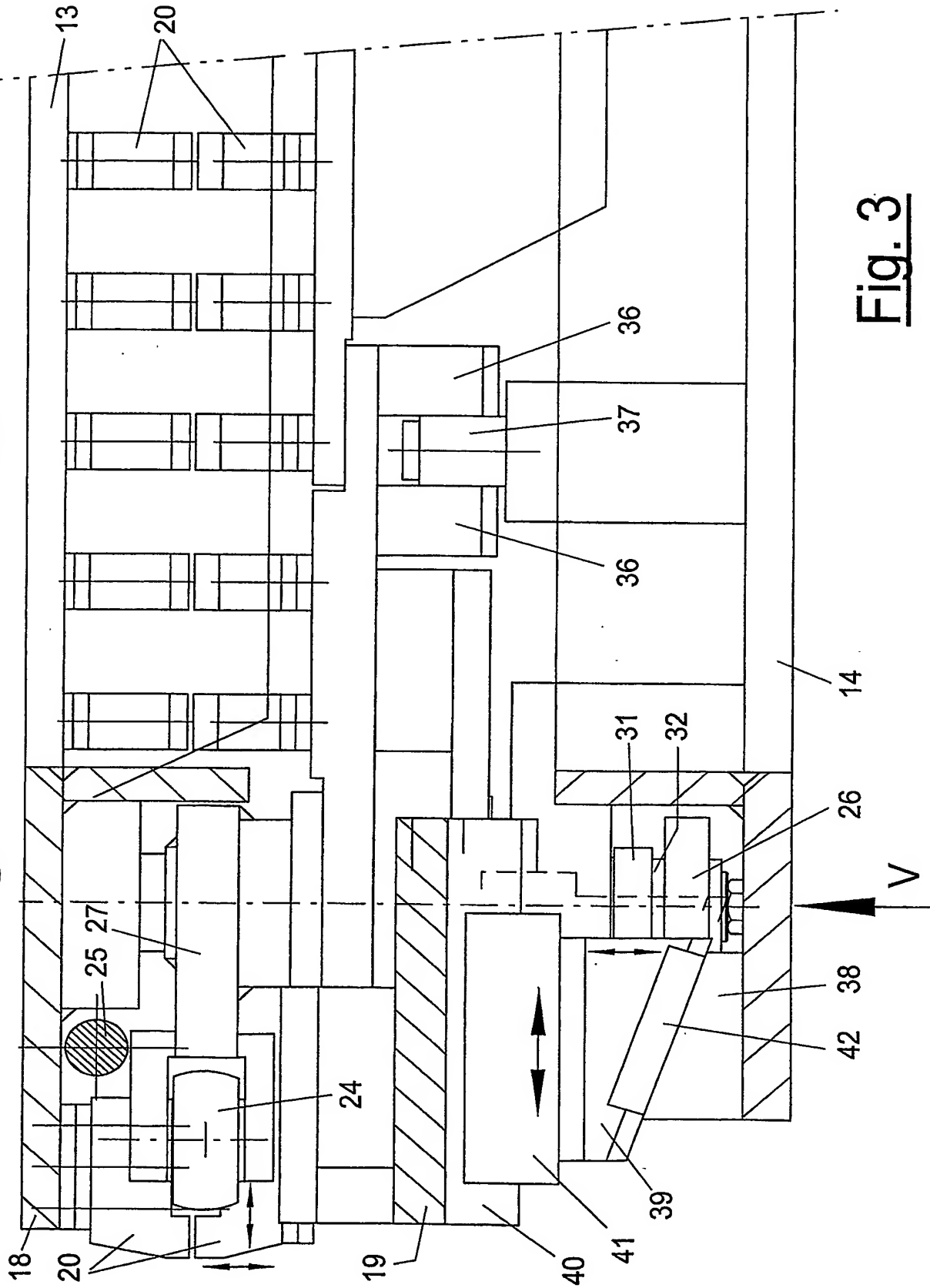


Fig. 3

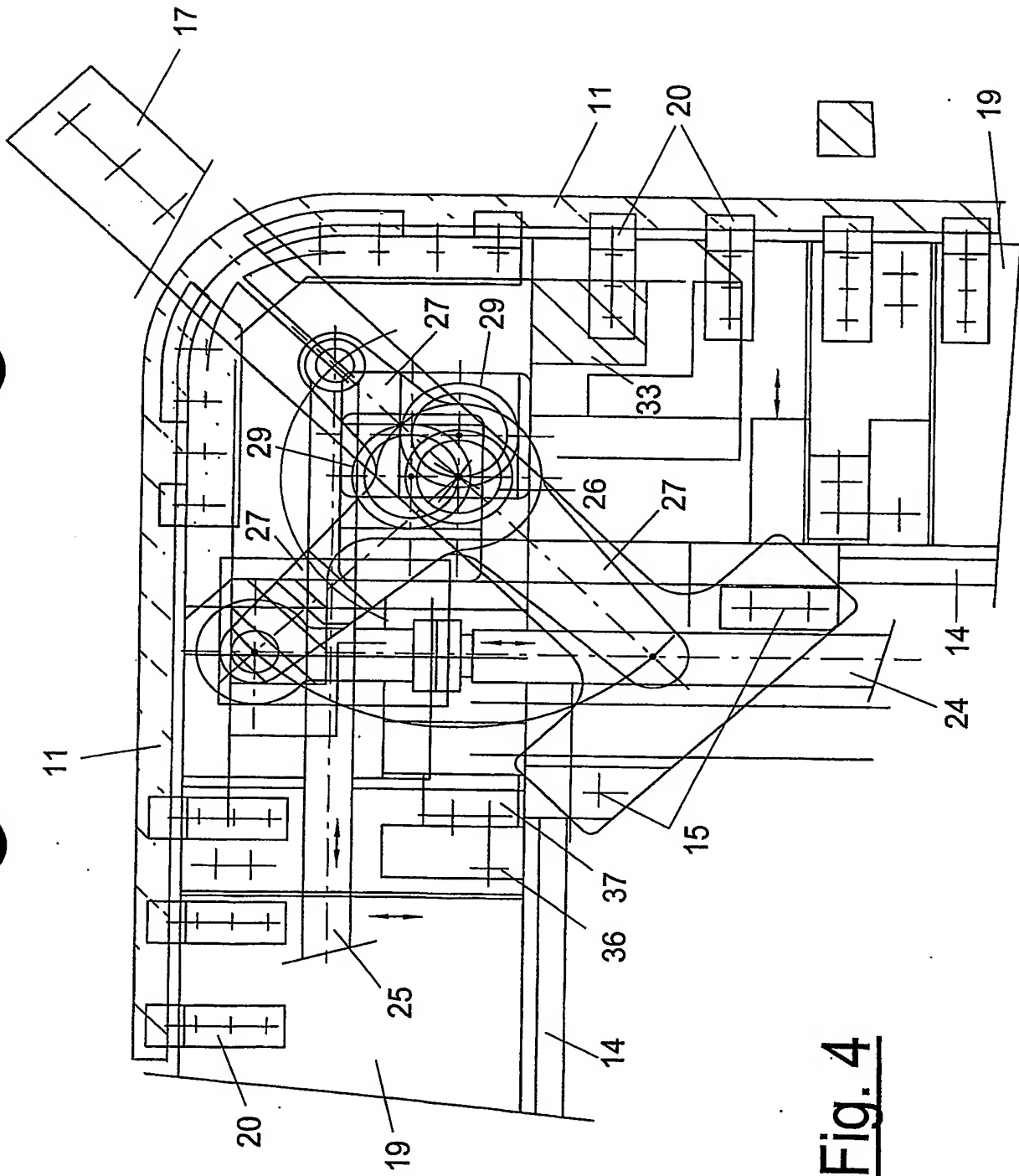


Fig. 4



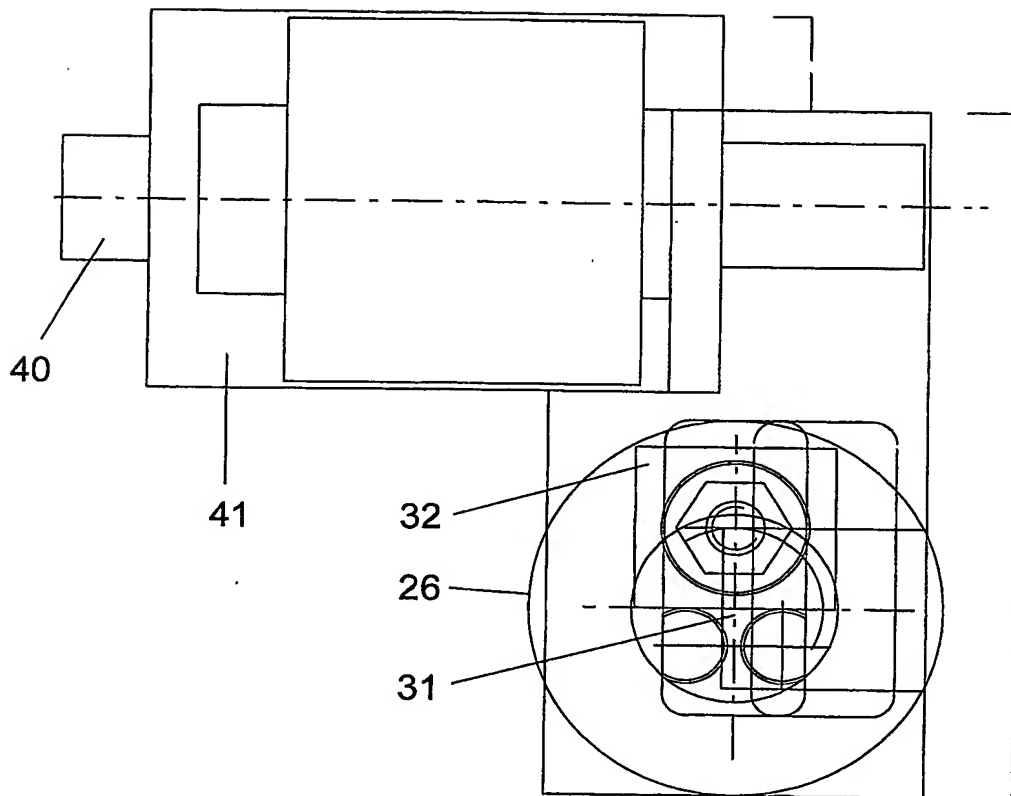


Fig. 5

Fig. 8

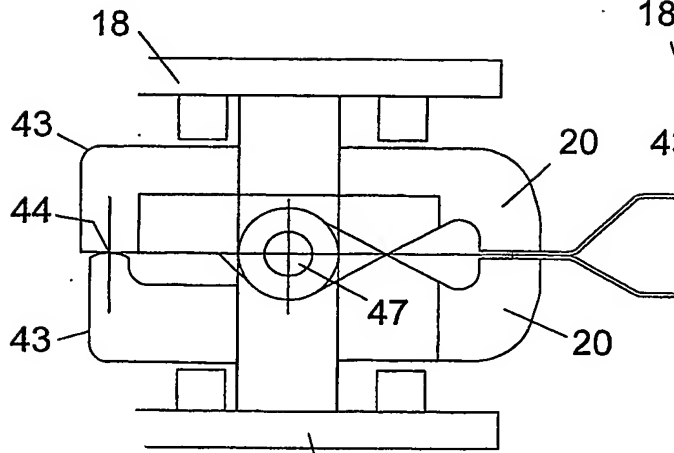


Fig. 9

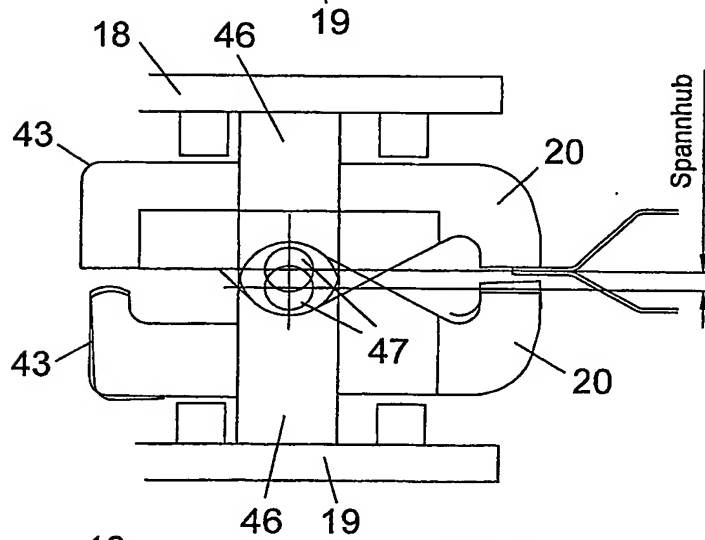
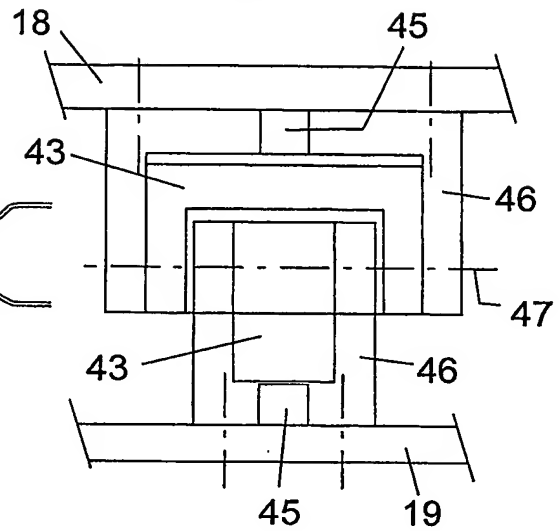


Fig. 7

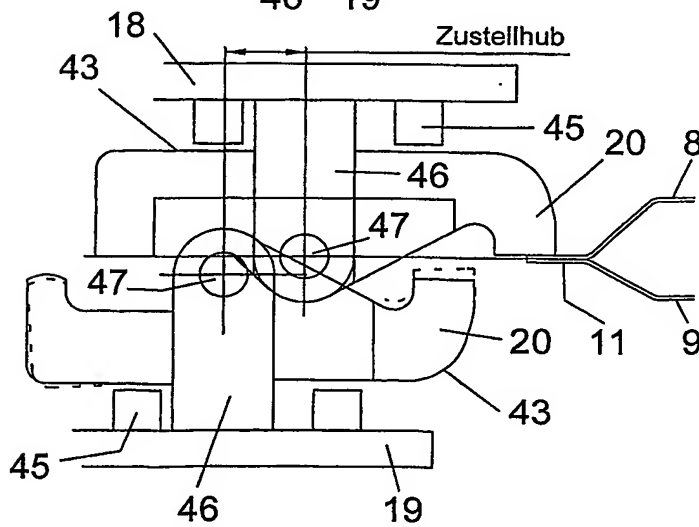
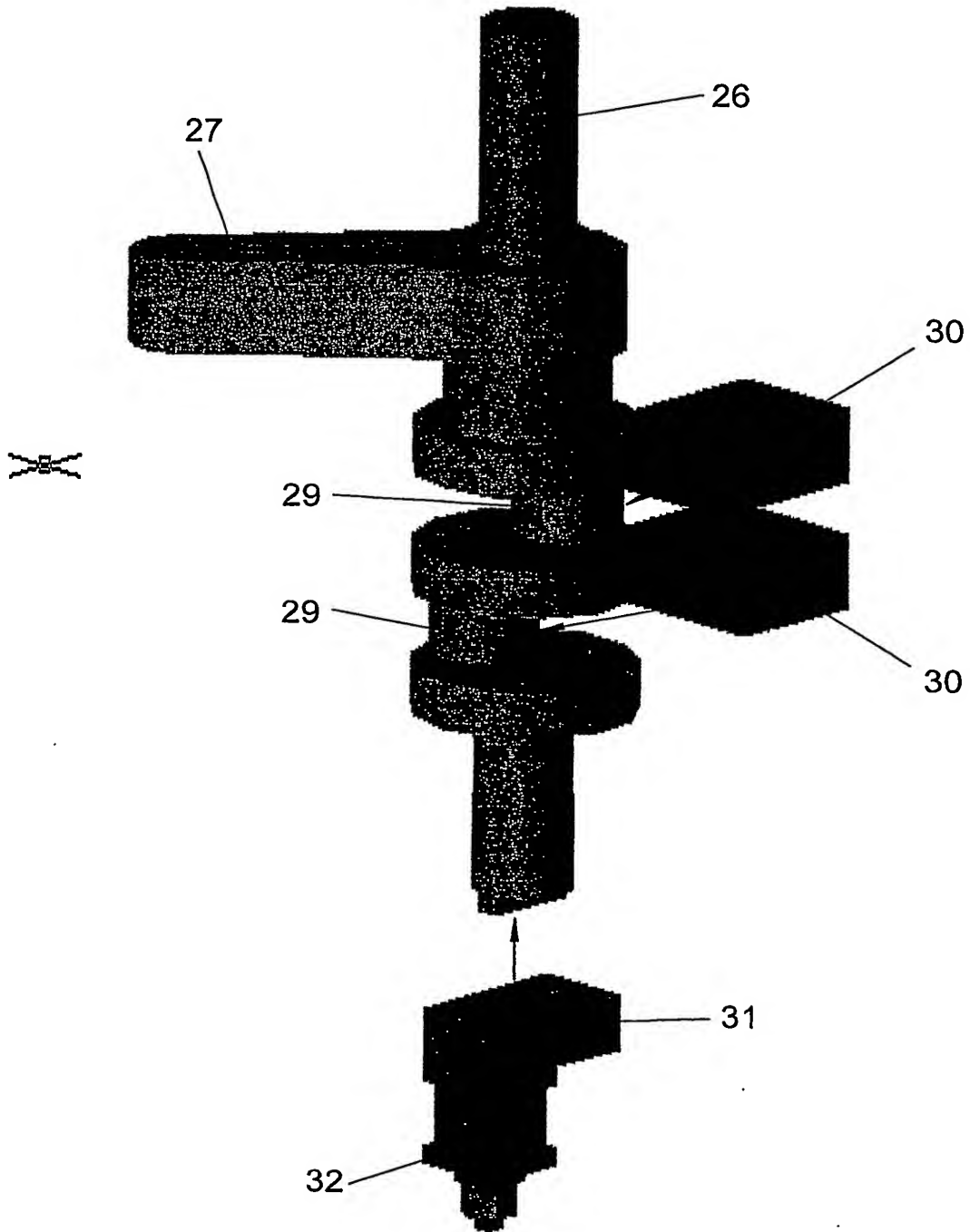
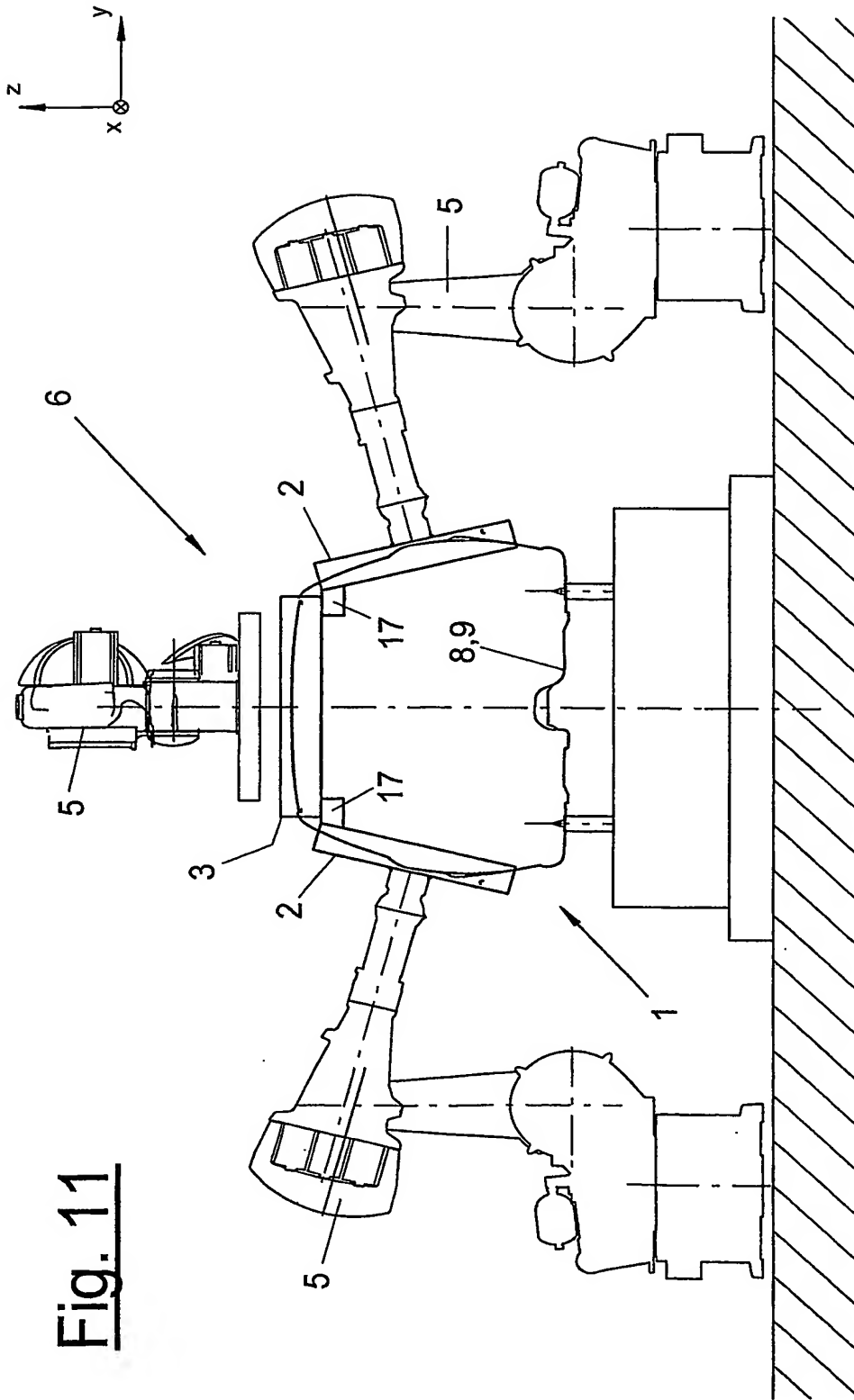


Fig. 6

Fig. 10







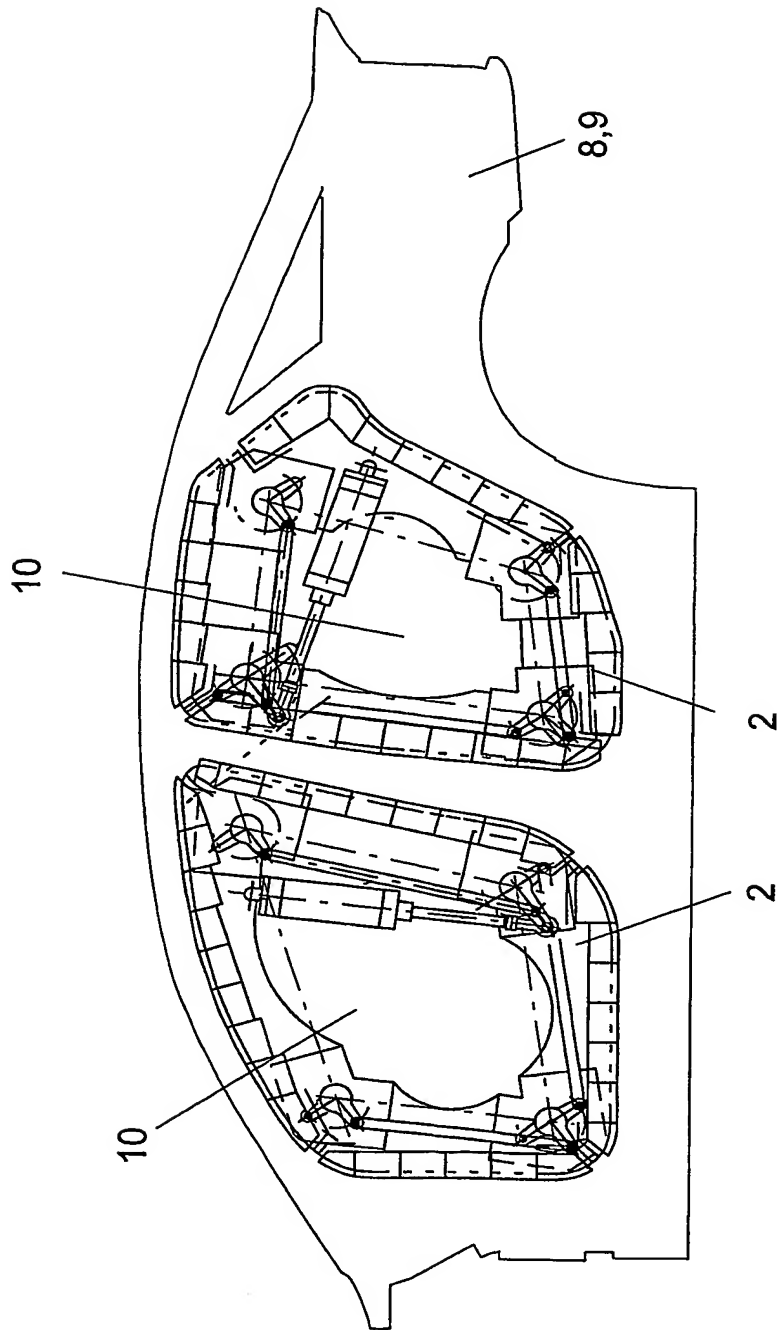


Fig. 13

Fig. 14

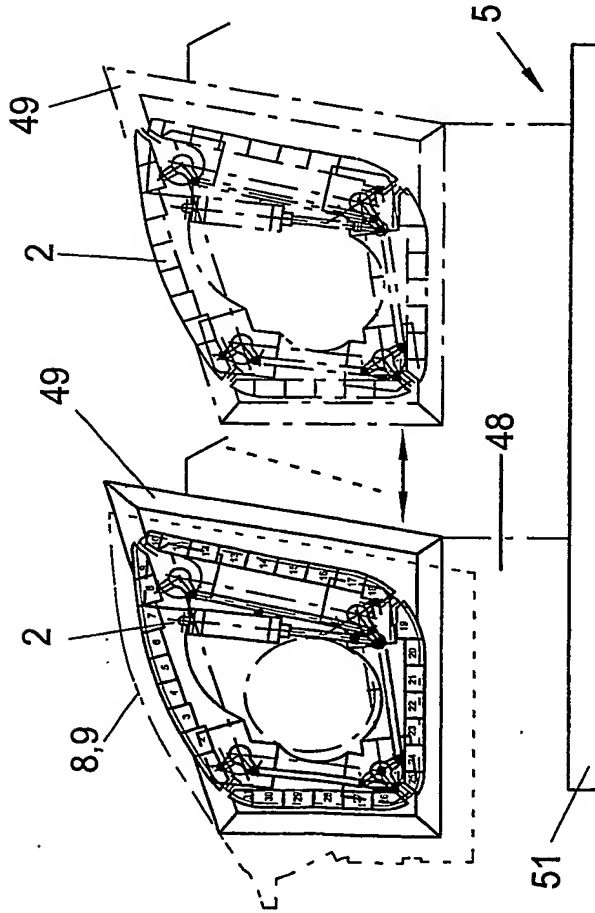
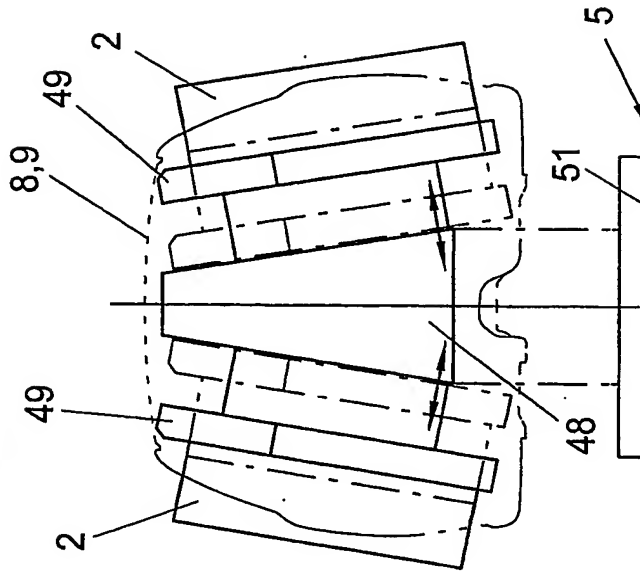


Fig. 15



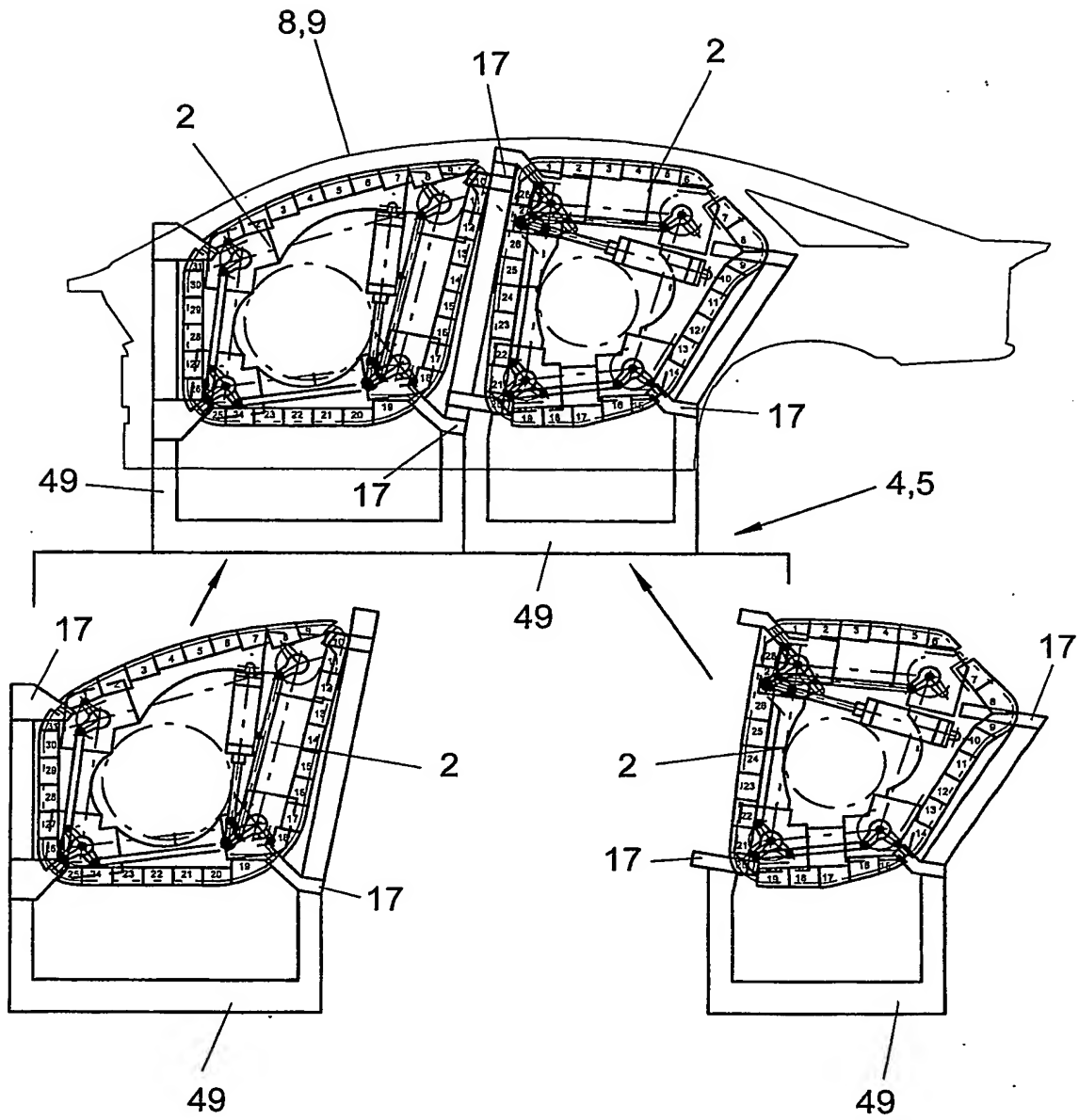


Fig. 16